

Verslag van de Duotocht van de Kind of Blue, september 2017

Toen we vorig jaar begin september Sal zagen in het clubhuis van VVW Schelde, vroeg hij of we mee gingen doen aan de duotocht. Ons antwoord toen was "joh, we zijn net terug van een hele lange duotocht" en bovendien was Anita's moeder dat weekend jarig. We konden het niet maken om die gelijk al te missen.

Dit jaar lag dat anders. We waren al eind augustus terug van onze reis naar Noorwegen, moeders was nu op maandag jarig, en we hadden wel weer eens zin in iets anders. Dus ingeschreven voor de Duotocht anno 2017.

De Duotocht heeft een belangrijke rol gespeeld in ons leven. Toen wij elkaar leerden kennen, tijdens de zomeravondcompetitie van WV Arne op het Veerse Meer, allebei varende in een Kievit 680, besloten we mee te doen met de duotocht. Want, als we dat zouden "overleven" samen, dan zat het wel goed met die relatie. Na die eerste duotocht in 1993, volgden er nog een stuk of tien met onze Tanit, een Victoire 933, die we kochten na de verkoop van de beide Kievieten. Het probleem was het uitvaren. De wind liet het meestal afweten op enig moment en dan was het nog te ver weer terug naar Vlissingen. De duotocht kenmerkte zich altijd door het blijven zeilen in extreme omstandigheden, risico's nemen die je normaal niet neemt, met alle gevolgen van dien. Hoewel we diverse keren zijn vastgelopen en zelfs een keer midden in de nacht tegen een dammetje zijn opgevaren, hebben we nooit echt schade gevangen. En kwamen altijd moe, maar met een gevoel van overwinning als we hem uit hadden kunnen varen, aan in Vlissingen.



De laatste keer dat we meededen, in 2003, was met onze Kind of Blue. Die bleek met haar 12 meter en 2.10 m diepgang onmogelijk in Oude Tonge te passen en we strandden al in de modder bij het remmingwerk bij de ingang van het kanaaltje. Zo waren er nog wat van die dingen, en we kwamen tot de conclusie dat de duotocht er met de Kind of Blue niet meer in zat. Trouwens, we gingen toch op wereldreis ook. Een hele lange duotocht. Waar we het werkwoord duotochten herhaaldelijk opnieuw uitvonden. Bij voorbeeld bij het invaren van een nauw gaatje in een atol in Frans Polynesië. In de mist voor de kust van Portugal. Bij het zeilen door het riffengebied van Fiji. Midden in een donkere nacht in Indonesische wateren omgeven door duizenden lichtjes van kleine houten vissersbootjes. Waarbij er helaas eentje helemaal geen licht bleek te hebben. Op zeil aanleggen omdat de motor het niet doet. Kortom: altijd als het een beetje lastig was en we bleven zeilen in plaats van de motor bij te zetten, zeiden we tegen elkaar "we zijn weer lekker aan het duotochten".

Duotocht 2017

Met de voor ons nieuwe opzet van keuzehavens, het niet meer iedere dag 8 uur hoeven rusten, niet meer het tijdvretende bijhouden van een logboek, motorminuten die er niet meer toe doen, aanleggen op zeil hoeft, nee sterker, mag niet eens meer, dachten we het wel een keer weer te kunnen proberen.

In de weken voor de Duotocht hielden we de weerberichten in de gaten, maakten lijstjes van Hoog en Laag Water op diverse cruciale plaatsen, bekeken welke havens we vernoedelijk wel en niet in zouden kunnen (of willen) en bekeken verschillende opties. Het is ook tegen spring en nieuwe maan, dus er staan ons donkere nachten te wachten met flinke stroom op getijdenwater. Ons belangrijkste doel was het uitvaren van de Duotocht, want daar had het in het verleden nogal eens aan ontbroken. Gezien de windverwachting (afnemend tot vrijwel nihil op zaterdag) haalden we ook alle niet essentiële zaken van de boot om haar zo licht mogelijk te maken.

De windverwachting voor de Duotocht was woensdag nacht nog rond de 15 knopen uit het Z tot ZW, dan draaiend naar NW en afnemend, tot flauwte uit het O op zaterdag.

Woensdag 20 september 2017

En dan was het briefing. Ons eerste plannetje om gelijk op de Westerschelde alles te doen wat zuid en west van Vlissingen was en dan door te varen naar Stellendam teneinde gebruik te maken van de wind die er woensdagnacht en donderdag nog zou zijn, viel af toen we hoorden dat de Goereese Sluis gestremd was. De zeilaanwijzingen bestuderende bleek dat we alle verplichtingen konden voldoen zonder het Haringvliet, het Hollands Diep of de Grevelingen te hoeven gaan. Dan zouden we het toch wel halen om voor zondagmiddag 14.00 uur weer terug te zijn in Vlissingen? Ondanks een inzakkende wind?

Plan B in uitvoering gebracht: gelijk alles op de Westerschelde doen en door Hansweert richting de Oosterschelde. Dat plan liep geweldig goed. Wij waren als laatste door de sluis van Vlissingen, haalden een groot aantal Duotochters richting Breskens in, maar gelukkig niet allemaal. Er lagen namelijk een paar duotochters "geparkeerd" tegen de stroom in voor de haven van Breskens. Wij dus met een wijde bocht voorbij de haveningang gevaren waardoor we met stroom mee naar binnen konden spoelen.

Na Breskens voeren we in de richting van een werkelijk prachtige zonsondergang. Op het water krijg je af en toe zulke prachtige cadeautjes!



Om bij Cadzand te komen moesten we een paar slagen maken. Cadzand waren wij nog nooit geweest maar gelukkig stond het goed op een kaartje aangegeven. De stroom tegen was hier een heel stuk minder dan bij Breskens, maar toch was het wel een heel klein gaatje bij vrijwel laag water. We waren dan ook blij dat we met onze boeg over de havenlijn waren en de motor in zijn werk konden zetten, met zo'n 60 cm onder de kiel!

Na Cadzand richting de Walvischstaart om rond een wrak te varen. Helaas bleek dat wrak niet van een licht voorzien te zijn dus moest onze schijnwerper eraan te pas komen om het reglementair te ronden. Nog best spannend want we waren met drie boten bij hetzelfde wrak, de ene draaide er bakboord omheen en de ander stuurboord. Gelukkig geen aanvaringen! Om 23.15 uur waren we er omheen.

Donderdag 21 september 2017

Vervolgens halve wind tot aan de wind, met stroom mee, richting Terneuzen, langs het prachtig verlichte Dow terrein. Tjonge jonge, wat een verkeer op de Westerschelde! Wie bedacht dat je wel even kan gaan slapen? Met deze drukte, de bochten in het vaarwater, de boeien die ook niet allemaal verlicht zijn, hebben we al onze 4 ogen en oren hard nodig. We zijn gelukkig met onze AIS Transponder, en waarschijnlijk de verkeersdiensten ook, want wij werden keurig door Terneuzen opgeroepen om ons te waarschuwen voor uitgaande vaart uit het Kanaal van Terneuzen naar Gent. We hoorden onderweg de verkeersposten diverse duotochters oproepen om te vragen wat hun intenties waren. Tot onze verbazing waren er een paar mede-zeilers die niet reageerden, terwijl het verplicht is je VHF bij te hebben staan op het werkkanaal van de diverse verkeersposten. Niet handig, het is voor je eigen en andersmans veiligheid! Hoewel wij het ook moeilijk vonden om uit te leggen aan Hansweert dat we eerst even door de Schaar van Valkenisse gingen voordat we terug kwamen naar de sluis ;).

In die Schaar van Valkenisse waren we ook nog nooit geweest maar ook die boeien liggen waar ze moeten liggen volgens Navionics, dus ook daar kwamen we weer goed langs. We zagen ook hier weer diverse mede-duotochters. Met een van hen werd het nog even spannend, aan welke kant gaan we langs? Een luidkeels "bakboord" en een blik met onze schijnwerper gaf uitsluitsel.

De sluis van Hansweert had een nivellerend effect, want die bleef net zo lang open staan tot alle Duotochters die in de Schaar van Valkenisse zeilden, waren verzameld. Gezamenlijk gingen we door het Kanaal door Zuid Beveland en de bruggen. Al met al waren we ruim twee uur kwijt aan dit grapje. Om 06.00 uur in de sluis, tegen 08.00 het kanaal uit.

Inmiddels was het weer licht geworden en eenmaal op de Oosterschelde ging ieder zijns weegs. Wij gingen rechtstreeks naar de Zeelandbrug om met het tij mee Burghsluis te halen. We hadden nog wat speling met het tij, dus besloten we de extra punten in Zierikzee ook nog even op te halen. Bij het invaren van Zierikzee kwamen we de boot Gratis Australis tegen. Australiers die we op Cocos Keeling in de Indische Oceaan hebben leren kennen en de laatste twee jaar in Europa rondvaren. Hun mast hebben ze ergens in Frankrijk achtergelaten. We wisten dat ze in de buurt waren, want ze laten hun boot voor de winter achter bij onze vereniging. Maar toch, een bijzondere ontmoeting zo in het kanaaltje van Zierikzee!

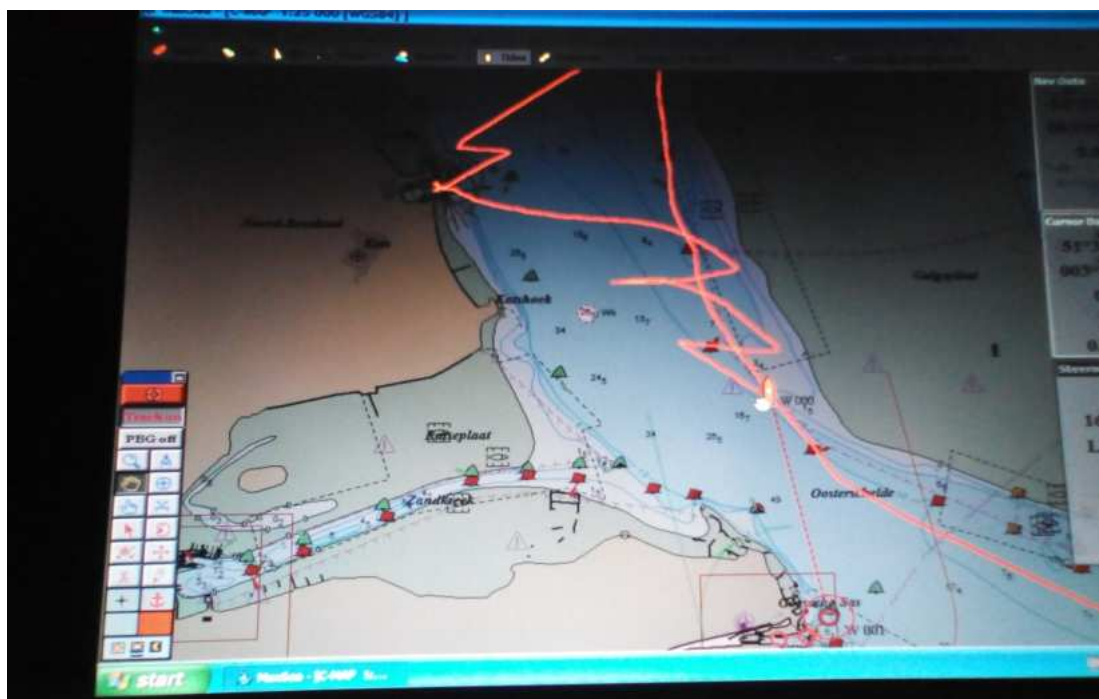
Bij Burghsluis - waar de jachthaven een veel groter deel van de haven in beslag nam dan wij ons herinnerden - bleek onze rolgenua niet in te willen rollen. Dan maar snel naar beneden. Aan de steiger kijken wat er aan de hand is, bleek de rollijn een slag gemaakt te hebben. Het probleem was dus snel opgelost. Genua weer gehesen en gauw weer de Oosterschelde op. Met laag water was het Oliegeultje geen optie (met hoog water hadden we er ook nog wel eens over na moeten denken), dus weer terug langs de plaat. Het Vaarwater van de Roggeplaat gevonden, heen en weer gezeild, dat verplichte nummer konden we afstrepen. Het rondje Vuilbaard werd minimaal anderhalf rondje, maar we hadden inmiddels prachtig zeilweer en genoten! Op donderdagmiddag om 15.25 uur konden we dit verplichte nummer afstrepen van onze lijst. De volgende opdracht was achtereenvolgens Colijnsplaat, Kats en Goes. Colijnsplaat blijft een smal gaatje om aan te lopen, zeker in de wind, maar met inmiddels weer hoog water gaf dat geen problemen. De Zeelandbrug van 16.30 misten we helaas net op een paar

minuten. En vervolgens bleef het licht maar op rood staan.



Oproepen op de VHF werden niet beantwoord, dan maar gebeld. (Achteraf bleek de VHF stuk te zijn, maar dat komt later). Bleek er op 17.00 geen opening te zijn vanwege de "spits". Nou ja zeg! Die anderhalve vrachtwagen en een paar auto's die niet eens in de file staan, is dat "de spits"? In ieder geval, om 17.30 uur draaide de brug pas. Die paar minuten kostte ons dus een uur. De wind was inmiddels al aardig aan het inzakken, maar we haalden Kats nog net bij daglicht.

Op weg naar Goes. De wind zakt nu helemaal in. Het tij is gekenterd. Het wordt laag water. De weinige wind die er is, is tegen, dus we moeten slagen maken. Blijven zo veel mogelijk boven de plaat omdat daar minder stroom staat. Maar we moeten toch op enig moment die diepe geul tussen de plaat en de haveningang van Goes over. Iedere keer als we in dieper water komen worden we achteruit gezet. Dat gaat niet lukken zo. Want het is spring en het begint nu nog meer tegen te staan, het wordt alleen maar erger de komende uren. De pakweg 1.3 NM tot de haveningang is onoverbrugbaar geworden. We laten rond 20.45 uur het anker zakken tussen de O12 en de O14 en gaan een paar uurtjes slapen tot het tij gekenterd is.



Vrijdag 22 september 2017

Om 02.00 uur worden we weer wakker. Het tij is gekenterd en er staat een fluisterbriesje. Een moment twijfelen we. Zullen we lekker in bed blijven? Nee! We zijn aan het duotochten, dus hop, eruit! We hijsen het grootzeil, en zetten we de motor aan omdat we voor de ankerlier stroom nodig hebben (dus niet in zijn werk). Om 02.15 uur zijn we ankerop en varen we op windkracht de geul naar Goes over. Om 02.50 passeren we de havenlijn. Er ligt aan de steiger van het Goesse Sas nog een andere zeilboot. Wat een herrie daar trouwens, er staat een of andere pomp te draaien. Niet echt een lekkere plek als je aan je nachtrust toe bent.

Met stroom mee en een zacht briesje varen we richting de Bergsediepsuis. Het is een donkere nacht, maar onze vrienden-sterren van De Vlinder (aka Orion) schitteren als vanouds boven ons hoofd. Heerlijk om weer eens bekenden te zien! Om 04.48 uur meren we af bij de sluis. Ook hier wordt niet gereageerd op onze oproep per VHF maar op de "knop" op de steiger komt gelijk reactie. We ontmoeten mede-duotochters aan de steiger, die ons de tip geven om in het Schelde-Rijn Kanaal te motoren gezien de weinige wind die er is. Daar hadden we helemaal niet aan gedacht. In de Duotocht "oude stijl" motorde je bij voorkeur niets want dat kostte je gelijk strafpunten. Het was in ieder geval een gouden tip. Het stukje naar Tholen dat je nog wel moet zeilen bleek al lastig genoeg met de weinige wind. Om 06.50 waren we over de havenlijn van Tholen. De haven van Tholen bleek erg af te wijken met het beeld dat wij nog hadden van pakweg 15 jaar geleden. We meerden niet af, maar voeren de uitgebreide haven eens rond. Zo vroeg in de ochtend waren er al diverse bootjes met sportvissers onderweg. Voorzien van een professionele uitrusting zoals we die in de USA zagen. Grappig!

Het terugvaren door het geultje van Tholen met een beetje tegenwind was zenuwslopend. Dan viel de wind weer weg achter de bomen. De slagen die we met onze boot konden maken waren wel erg klein. Diverse malen dreven we weer achteruit. Niet meer dan 0.20 m onder de kiel. We dreigden vast te lopen in de modder. We hielden de motor bijstaan om, mochten we definitief vastlopen, gelijk weer los te kunnen varen. Gelukkig en na veel geduld haalden we de bocht en konden we wederom motoren in het Schelde Rijn Kanaal. Naar de Bergsediepsuis terug was ruim genoeg om slagen te kunnen maken.



Weer terug op de Oosterschelde was aanvankelijk de wind op. We hebben er een hele tijd rondgedreven voordat er weer een beetje gang in kwam. De optie om het Lodijkse Gat en de Pietermankreek in te gaan overwogen we slechts eventjes maar we moesten nog naar het Volkerak om de laatste verplichte haven aan te doen, dus door! Want de wind zou nog verder weg vallen toch? Om dezelfde reden, plus dat het vallend water was, lieten we de Dortsman rechts liggen. Door het Brabants Vaarwater was het bezeild met een klein briesje halve wind. Vanaf de Keeten iets ruimere wind, dus de halfwinder erop. Dat ging een tijdje lekker. Er kwamen steeds meer vlagjes, steeds meer wolken in de lucht, en zoals je dat wel meer ziet bij heel licht weer, kwam de wind ineens van de andere kant en nam toe. Dus razendsnel de halfwinder weer naar beneden. Leuk, op de Oosterschelde op een vrijdagmiddag, zijn er zat bootjes waarmee je wedstrijdje kan varen.



Bij de Krammersluis een verrassing. De voormalige havenmeester van WV Arne, Hans, bleek

hier sluismeester te zijn! Hij hield het verloop van de Duotocht een beetje bij en probeerde er voor te zorgen van de duotochters snel konden schutten. Een gezellig gesprekje en een snelle schutting - voor zover mogelijk in de Krammersluis - brachten ons naar het Volkerak. De laatste verplichting was een keuze tussen Oude Tonge of De Heen. Oude Tonge konden we niet in met onze diepgang van 2.10 m, dus werd het De Heen, op de Steenbergse Vliet. Want we wisten vrijwel zeker dat we daar wel in konden met onze diepgang. (Overigens heeft de winnaar van de Duotocht, de Prince of Tides, met 2.00 m diepgang wel Oude Tonge gedaan dacht ik, dus dat moeten we dan nog maar eens navragen).

We moesten naar de jachthaven van de vereniging De Vlije, door het sluisje. Nu zit daar een fiets/voetgangersbruggetje over en dat gaat allemaal niet zo snel. Dus dat hele grapje kostte ons ook bijna een uur, waardoor het al tegen 17.00 uur liep eer we weer terug waren bij de Krammersluis. Nou ja. We hadden alle verplichtingen gedaan maar moesten er nog wel voor zorgen op tijd (voor 22.00 uur) in een haven te zijn voor de verplichte 10 uur rust. En nog terug naar Vlissingen zien te komen voor zondagmiddag 14.00 uur.

Aangezien de wind na de sluis nog steeds bleef doorstaan en we nog een paar uur licht hadden, besloten we Bruinisse te laten liggen en met stroom mee door te varen naar Kats en daar onze verplichte rust te nemen. De wind nam uiteraard met het zakken van de zon evenredig af. Naar Kats moesten we op het laatst een stukje tegen de stroom in, even een kleine berekening gemaakt hoe ver we door moesten varen om niet achteruit gezet te worden en dan konden we zo, net voor donker, over de havenlijn schuiven. Om 20.15 waren we over de havenlijn van onze "rusthaven". Ruim op tijd! Heerlijk gegeten, heerlijk geslapen!





Zaterdag 23 september 2017

De windvoorspelling voor zaterdag was 0-4 knopen. Ons plan was om met stroom mee de Zandkreek op te varen. De stroom kenterde pas om 12.00 uur dus we hoefden ons niet te haasten. Als we dan eenmaal op het Veerse Meer zouden zijn, dan hadden we de rest van de hele dag en nacht en zondagochtend om bij de sluis Veere te komen. Van waar we op de motor naar Vlissingen konden varen. Dan zouden we de tocht toch zeker wel uit kunnen varen?!

Nou, het liep allemaal veel voorspoediger. Om 11.40 uur vertrokken we uit Kats. De Zandkreek was zo'n beetje halve wind. En er was ook een beetje wind volgens onze verklikkers op de wal. De windmolens, de grasdrogerij, het industriegebied van Vlissingen-Oost, het vlaggetje van de Duotocht, ze gaven allemaal een richting aan. We overwogen nog even om alsnog de Dortsman te bevaren met opkomend water, maar waren te beducht dat de wind het helemaal zou laten afweten en we de tocht weer eens niet zouden volbrengen. We kwamen in de Zandkreek onze oude vrienden van WSV Arnemuiden tegen. Er waren zéker aan paar potentiële duotochters bij, aangezien sommigen al voor de havenlijn van de sluis hun zeilen gehesen hadden! Met dit mooie weer ging iedereen de Oosterschelde op. We wilden wel mee!

Maar waren nog niet klaar met de duotocht, dus wij richting het Veerse Meer. Om 13.00 uur waren we door de sluis. En vervolgens was de wind even tijdelijk op waardoor we om 14.00 uur nog maar bij de eerste bocht waren. Om 14.15 kwam er weer een zuchtje wind en bleek onze boot toch harder te lopen dan wij dachten. Met 4 knopen wind toch nog zo'n 2 knopen lopen, dat is toch mooi! Normaal gesproken starten we de motor als we onder de 3 knopen komen, want op zee is er altijd wel iets van deining waardoor de zeilen heen-en-weer klapperen. En dat is niet goed voor de zeilen. Dus ook met weinig wind en vlak water is er wat gang in de boot te krijgen. En bovendien was de boot vrijwel leeg in plaats van zwaar beladen!



Afijn, nu we tijd over bleken te hebben deden we alles wat mogelijk was op het Veerse Meer. Rondje Bastiaan de Lange Plaat. Oranjeplaat. Vaarwater langs Kamperland. Kamperland maar niet want daar stond op onze kaart 1.70 m water (bleek achteraf ook niet te kloppen, hadden we gemakkelijk kunnen komen met 2.10 m diepgang). En als toetje, net voor donker, nog het rondje Schutteplaat (0.30 cm over, wel het midden van de geul houden). En nu? Dan maar gelijk door naar Vlissingen. Stel dat er nog iemand is met hetzelfde aantal punten, dan geldt wie het eerst binnen is. Dus gelijk maar door naar het Kanaal door Walcheren. Weer geen reactie op de VHF, maar wel op de telefoon. En de handheld werd wel gehoord. Vreemd. In ieder geval: het schutten ging snel, door het Kanaal op de motor ging ook lekker, de bruggen draaiden netjes voor ons, en om 22.45 uur op zaterdagavond waren we over de finish! We waren de eerste. En we hadden de tocht reglementair uitgevaren, missie geslaagd!



Terugblik

Met de huidige opzet van de duotocht kunnen ook grotere, dieper stekende boten zoals onze Kind of Blue de tocht uitvaren zonder onnodige risico's te lopen. Je moet alleen wel meer mijlen varen dan een boot die ondieper steekt en een lagere mast heeft. Wij hadden ons beter moeten oriënteren op dieptes van havengeulen, dan hadden we meer punten kunnen verzamelen. Verder hebben we ons verkeken op de snelheid van onze boot bij weinig wind. We gaan sneller dan we denken!

Het is ook een hele verbetering dat je niet meer alle passages van havenlijnen, motorminuten, weerberichten en afwegingen hoeft op te schrijven, dat was erg tijdrovend en droeg weinig bij aan het zeilplezier. Wat ons verbaasde was dat een aantal collega-duotochters in de veronderstelling was dat wij onderweg lekker zouden slapen. Want "dat waren we toch gewend". Nou mensen, niet dus. Tijdens onze wereldreis deden wij alleen gedurende de nacht "wachtjes" en dan was het wel zo dat je een vaste koers en vaart had. En niet ieder moment overstag moest of bij een brug of sluis was. Dus van slapen onderweg tijdens de duotocht is er ook op onze boot niet veel terecht gekomen. Donderdagmiddag begonnen wij ook wel een beetje te knikkebollen en is Dick zelfs nog even gaan liggen. Het grootzeil strijken en hijsen is zwaar werk! Na de paar uur die we donderdagavond hebben kunnen slapen, voor anker liggend om te wachten op de kentering van het tij, waren we allebei weer redelijk fit en helder.

We hadden bij de finish 233 NM op de teller staan. Grof gerekend van woensdagavond 18.00 uur tot zaterdagavond 23.00 uur = 77 uur. Minus 10 verplichte slaapuren = 67 uur. Is een gemiddelde snelheid van 3.5 kn. Maar: we hebben onderweg 5 uur geankerd. Waren bijna 2 uur te vroeg op onze rustplek. Zijn daar 3 uur later weggegaan. Dan komt het aantal gevaren uren op 57 uur. Is gemiddeld 4 knopen.

Dan waren we ook nog eens 15 uur te vroeg binnen. Dan hadden we theoretisch dus $4 \times 15 = 60$ NM meer kunnen varen. En gemakkelijk de Grevelingen en/of het Haringvliet kunnen doen. De volgende keer dat we meedoen moet het toch wel lukken om meer punten te verzamelen én de tocht uit te varen. We zijn overigens erg tevreden met onze 14 punten en "line honours" van dit jaar.

En wat was er nu met de VHF aan de hand? Er bleek een draadbreekje in het snoer van de microfoon te zitten. Dat was met wat soldeerwerk eenvoudig te verhelpen. Nu doet ie het weer.

Sal, Willem, beoordelaars, mede-Duotochters, meelezers en meelevers, Meindert en Joke, allemaal hardstikke bedankt voor organiseren en meedoen aan dit unieke en fantastisch leuke evenement!

Groeten van Dick & Anita

Onze duotocht op ons eigen navigatiesysteem:

